



CEB

MD-2004, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfint, 198
Tel. 24-36-41

Nr. 06/2-3636 din 22.06. 2017
La nr. 181 din 07 iunie 2017

Parlamentul Republicii Moldova

Prin prezenta, Vă remitem atașat Raportul de expertiză anticorupție la proiectul legii pentru modificarea și completarea Codului Transporturilor Rutiere.

Anexă: *Raportul de expertiză anticorupție – 5 (cinci) file.*

Director adjunct

Cristina ȚARNĂ



RAPORT DE EXPERTIZĂ ANTICORUPȚIE

Nr. ELO17/4244 din 22.06.2017

la proiectul de lege pentru modificarea și completarea Codului Transporturilor Rutiere nr.150 din 17.07.2014 (art.6, art.11, art.27, art.37, etc – inițiativa legislativă nr.181 din 07.06.2017)

Prezentul raport de expertiză anticorupție a fost întocmit de Centrul Național Anticorupție al Republicii Moldova în baza Legii nr.780/2001 privind actele legislative, a Legii nr.1104/2002 cu privire la Centrul Național Anticorupție și a Metodologiei de efectuare a expertizei anticorupție, aprobate prin Ordinul nr.179 din 17 noiembrie 2016 a directorului Centrului Național Anticorupție.

I. Analiza riscurilor de corupere a procesului de promovare a proiectului

I.1. Pertinența autorului, categoriei propuse a actului și a procedurii de promovare a proiectului

Autor al inițiativei legislative este un grup de deputați în Parlament, ceea ce corespunde art.73 din Constituție și art.47 alin.(1) din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr.797/1996.

Categoria actului legislativ propus este lege organică, ceea ce corespunde art.72 din Constituție și art.6-11 din Legea nr.780/2001 privind actele legislative.

I.2. Respectarea rigorilor de transparență în procesul decizional la promovarea proiectului

Conform art.8 al Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional „*etapele asigurării transparenței procesului de elaborare a deciziilor sunt:*

- a) informarea publicului referitor la inițierea elaborării deciziei;*
- b) punerea la dispoziția părților interesate a proiectului de decizie și a materialelor aferente acestuia;*
- c) consultarea cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, altor părți interesate;*
- d) examinarea recomandărilor cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, altor părți interesate în procesul de elaborare a proiectelor de decizii;*
- e) informarea publicului referitor la deciziile adoptate.”*

Potrivit art.12 alin.(2) al legii, „*Termenul de prezentare a recomandărilor asupra proiectelor de decizii va constitui cel puțin 10 zile lucrătoare de la data mediatizării anunțului referitor la inițierea elaborării deciziei sau de la data mediatizării anunțului privind organizarea consultărilor publice*”. Mai mult ca

atît, art.11 alin.2² al aceleasi legi prevede cã „Anunțul privind organizarea consultãrilor publice și materialele aferente sunt făcute publice cu cel puțin 15 zile lucrãtoare înainte de definitivarea proiectului de decizie”.

Potrivit Concepției privind cooperarea dintre Parlament și societatea civilã, aprobatã prin Hotãrîrea Parlamentului nr.373/2015, organizațiile societãții civile pot transmite contribuții „în termen de 15 zile lucrãtoare de la data plasãrii proiectelor de acte legislative pe web-site-ul Parlamentului” (pct.4.3.1), iar „la expirarea termenului limitã de recepționare a contribuțiilor, Parlamentul va închide procesul de consultare asupra subiectului respectiv și va trece la alte etape ale procesului legislativ” (pct.4.3.4).

Proiectul supus expertizei a fost plasat pe pagina web oficialã a Parlamentului Republicii Moldova, cu anexarea notei informative, fiind asigurat accesul la proiectul prenotat al pãrților interesate pentru a putea prezenta sau expedia recomandãri pe marginea proiectului.

Totodatã, anunțul cu privire la inițierea elaborãrii proiectului de decizie nu se regãsește pe pagina web a Parlamentului Republicii Moldova, ceea ce constituie o abatere de la prevederile legale cu privire la transparența procesului de elaborare a deciziilor, statuate la art.8 lit.a) din Legea nr.239 din 13.11.2008 privind transparența în procesul decizional.

Deși proiectul a fost elaborat cu abateri de la normele legale cu privire la transparența în procesul decizional, pãrțile interesate au avut acces la proiect și materialele aferente acestuia.

I.3. Scopul anunțat și scopul real al proiectului

Autorul proiectului propune modificarea și completarea Codului Transporturilor Rutiere „în scopul asigurãrii garanției de stabilitate în efectuarea transportului rutier de persoane cu autovehicule”.

Principalele amendamente țin de modificarea termenului (din 31 ianuarie în 31 martie) de creare a Consiliului consultativ în domeniul transporturilor rutiere și a Consiliului consultativ al Agenției Naționale Transport Auto, modificarea activitãților de transport rutier în urma obținerii licențelor de transport, introducerea excepției de la regula generalã de interzicere a utilizãrii vehiculelor rutiere reutilate la efectuarea transportului rutier contra cost, și anume în ce privește montarea instalațiilor de alimentare pe bazã de gaz, destinate sã fie utilizate drept carburant sau combustibil în transportul rutier de persoane.

I.4. Interesul public și interesele private promovate prin proiect

Potrivit autorului, proiectul promoveazã interesul statului prin „asigurarea garanției de stabilitate în efectuarea transportului rutier de persoane cu autovehicule”.

Se constată cã unele norme respectã interesul public general, altele, însă, fără a fi justificate cu argumente concludente comportã un caracter coruptibil și riscã sã determine prejudicierea interesului public.

Astfel, normele ce țin de introducerea excepției de la interzicerea utilizãrii vehiculelor rutiere reutilate la efectuarea transportului rutier contra cost de persoane prin permisiunea utilizãrii vehiculelor care au montate instalații de alimentare pe bazã de gaz, destinat sã fie utilizat drept carburant sau combustibil, precum și normele care au fost identificate ca fiind ambigui și

contradictorii analizate în prezentul raport de expertiză anticorupție vor institui pîrghii legale de prejudiciere a interesului public general.

Normele urmează să fie reanalizate în vederea excluderii caracterului prejudiciabil.

I.5. Justificarea soluțiilor proiectului

I.5.1. Suficiența argumentării din nota informativă. În conformitate cu art.20 al Legii nr.780/2001 privind actele legislative, proiectele de acte legislative sunt însoțite de *"nota informativă care include:*
a) condițiile ce au impus elaborarea proiectului, inclusiv necesitatea armonizării actului legislativ cu reglementările legislației comunitare, finalitățile urmărite prin implementarea noilor reglementări;
b) principalele prevederi, locul actului în sistemul legislației, evidențierea elementelor noi, efectul social, economic și de altă natură al realizării lui;
c) referințele la reglementările corespondente ale legislației comunitare și nivelul compatibilității proiectului de act legislativ cu reglementările în cauză."

Una din condițiile importante ale etapei de elaborare este fundamentarea proiectului de act legislativ, nota informativă întocmită în acest scop urmînd să conțină informații exhaustive și cît mai detaliate despre condițiile ce au determinat elaborarea, inclusiv, efectul social, economic și de altă natură al realizării lui.

Autorul în nota informativă prezintă, în general, argumente slab justificate în promovarea proiectului.

Deși unele norme se atestă ca fiind oportune, fiind promovate în vederea ajustării unor situații nereglementate, altele, sunt justificate superficial sau nu dispun de vreo justificare.

Astfel, norma propusă în proiect care acordă dreptul de a efectua transport rutier contra cost prin utilizarea vehiculelor rutiere reutilate cu montarea instalațiilor de alimentare pe bază de gaz, destinat să fie utilizat drept carburant sau combustibil este argumentată de autor prin faptul că *„în Republica Moldova astfel de vehicule rutiere sînt toate mijloacele de transport rutier de tip-taxi”*, iar refuzarea utilizării acestora *„va determina nerentabilitatea serviciilor de taxi sau majorarea semnificativă a tarifelor pentru respectivele servicii, dar și va duce la mărirea poluării aerului în orașele țării”*.

Se consideră că argumentele nu sunt proporționale cu impactul real survenit în urma implementării normelor, or legiuitorul în categoria reglementată de norma actuală nu încadrează doar „mijloacele de transport de tip-taxi” (serviciile de taxi), ci toate vehiculele rutiere reutilate, astfel, că la implementarea normei propuse prin proiect vor beneficia nu doar mijloacele de transport de tip taxi, dar și orice alt vehicul care are utilizat instalație de alimentare pe bază de gaz. Or, în acest sens, interesul public general constă în asigurarea securității cetățenilor în trafic în cazul transportului rutier de persoane. La fel, argumentul precum că norma în redacția actuală *„duce la mărirea poluării aerului în orașele țării”* nu este justificată și certificată cu probe veridice de organul constatator din domeniu.

Propunerea de modificare a art.27 din lege (articolul unic, alin.(3) din proiect) este justificată doar prin argumentul că *„art.27 se simplifică prin comasarea alineatelor (2) și (3)”*, or o analiză minuțioasă demonstrează modificarea conceptuală a normelor.

Totodată, normele statuate la articolul unic, alin.(9) și (10) din proiect nu dispun de acoperire justificativă, autorul nefăcînd referințe în nota informativă a proiectului privind scopul modificărilor.

În concluzie, se menționează că argumente justificative în privința promovării, per ansamblu, a proiectului nu sunt aduse.

I.5.2. Argumentarea economică-financiară. Conform art.20 lit.d) al Legii nr.780 din 27 decembrie 2001 privind actele legislative, nota informativă trebuie să conțină „*fundamentarea economico-financiară în cazul în care realizarea noilor reglementări necesită cheltuieli financiare și de altă natură*”.

Autorul menționează în nota informativă că „*proiectul de lege nu necesită cheltuieli bugetare*”.

În urma analizei normelor proiectului și al impactului urmare a adoptării acestuia se constată lipsa necesității alocării de mijloace financiare suplimentare din bugetul de stat în vederea implementării proiectului.

II. Analiza generală a factorilor de risc ale proiectului

II.1. Limbajul proiectului

Potrivit art.19 al Legii nr.780/2001 privind actele legislative *”textul proiectului de act legislativ se elaborează [...] cu respectarea următoarelor reguli: [...]*

c) se utilizează termeni adecvați [...] și de o largă circulație; [...]

e) terminologia utilizată în actul elaborat este constantă și uniformă ca și în celelalte acte legislative și în reglementările legislației comunitare; se va utiliza unul și același termen dacă este corect, iar folosirea lui repetată exclude confuzia; [...]

g) se evită folosirea [...] cuvintelor și expresiilor [...] neutilizabile și/sau cu sens ambiguu;

h) se evită tautologiile juridice; [...]”

Conținutul proiectului este expus în limbă simplă, clară și concisă, cu respectarea regulilor gramaticale și de ortografie, întrunind cerințele prevăzute de art.19 al Legii nr.780/2001 privind actele legislative.

II.2. Coerența legislativă a proiectului

În prevederile proiectului au fost identificate norme contradictorii/conflicte dintre prevederile acestuia cu prevederile altor acte în vigoare.

Se consideră că modificările propuse a fi operate contravin unor prevederi din Cod, iar la aplicare normele contradictorii vor fi aplicate în dependență de interes sau scop cu riscul apariției manifestărilor de corupție.

Astfel, normele care exclud obligația titularului de licență de a solicita dreptul de a activa în condițiile regimului de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane fără obținerea oricărei alte autorizații, excluderea obligației Agenției de a elibera autorizațiile doar în baza autorizațiilor eliberate de autoritățile competente ale statelor unde sînt situate capetele rutei și de autoritățile competente ale statelor tranzitare, condiționarea informării autorităților competente ale statelor pe al căror teritoriu sînt îmbarcate și/sau debarcate persoanele ori care sînt tranzitate cu privire la decizia adoptată privind prelungirea cursei doar în cazul solicitării titularului de licență sunt doar unele norme care comportă un caracter conflictual.

II.3. Activitatea agenților publici și a entităților publice reglementată în proiect

Proiectul conține reglementări ce se referă la activitatea entităților publice și a agenților publici care activează în cadrul entităților date.

Normele cu un pronunțat caracter conflictual comportă riscul atribuirii unor competențe discreționare, paralele și confuze Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor și Agenției Naționale Transport Auto care, exercitându-le vor putea comite potențiale riscuri de corupție.

Analiza detaliată a factorilor de corupție și a riscurilor de corupție identificați în cuprinsul normelor din proiect este conținută în capitolul III din prezentul raport de expertiză anticorupție.

II.4. Atingeri ale drepturilor omului care pot fi cauzate la aplicarea proiectului

Reieșind din scopul scontat indicat de autor în nota informativă se va putea declara că prevederile proiectului nu aduc atingere drepturilor fundamentale ale omului consacrate de Constituția Republicii Moldova, Declarația Universală a Drepturilor Omului și Convenția Europeană a Drepturilor Omului.

III. Analiza detaliată a factorilor de risc și a riscurilor de corupție ale proiectului

1.	<p>Articol unic</p> <p>Articol unic, alin.(3)</p> <p>Articolul 27 se modifică după cum urmează:</p> <p>(1) Licența de transport rutier contra cost oferă titularului dreptul să desfășoare, <u>fără obținerea oricărei alte autorizări</u>, activități de transport rutier în trafic național și în trafic internațional, dacă tratatele și acordurile internaționale bilaterale și/sau multilaterale nu prevăd altfel, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Transport rutier contra cost de mărfuri;b) Transport rutier contra cost de persoane <u>prin servicii regulate și ocazionale</u>;c) Transport rutier contra cost de persoane în regim de taxid) <u>Transport de colete</u> <p>„alineatul (3) devine alineatul (2)”.</p>
	<p>Obiecții:</p> <p>Prin redacția propusă a art.27 din Codul transporturilor rutiere se instituie o necorelare a normei cu norma art.32 care reglementează regimul de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane, autorizația de transport rutier în acest sens fiind eliberată de Agenția Națională Transport Auto. Or, norma în redacția actuală stabilește că „titularul licenței poate solicita dreptul de a activa în condițiile regimului de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane”, pe când norma propusă prin proiect acordă, din start, dreptul de a efectua transport rutier contra cost de persoane prin servicii regulate fără obținerea oricărei alte autorizări și fără solicitarea dreptului de a activa în condițiile regimului de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane.</p> <p>În așa mod, se instituie un nou concept care riscă să intre în contradicție cu normele generale și cu Legea nr.160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător care include Agenția Națională Transport Auto ca autoritate de reglementare cu dreptul de a elibera în condițiile legii acte permissive care autorizează activitatea de întreprinzător.</p> <p>Concurența normelor de drept admite atribuții care admit derogări și interpretări abuzive, ceea ce se va solda cu comiterea manifestărilor de corupție, în special cu legalizarea actelor de abuz de serviciu și depășire a atribuțiilor de serviciu. Astfel, norma acordă posibilități de interpretare și aplicare diferită</p>

	<p>ceea ce se identifică, în final, cu imposibilitatea tragerii la răspundere a agenților publici care abuzează de normă și o aplică în dependență de interes sau scop.</p> <p>La fel, la moment activitatea de transport rutier de colete nu intră în activitatea de transport rutier în trafic național și nu oferă, deci, titularului de licență de transport rutier dreptul să desfășoare activitatea fără obținerea autorizației, or prin proiect se propune ca această activitate să poată fi desfășurată.</p> <p>Recomandarea: Norma urmează să fie corelată cu prevederile Legii nr.160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și instituirea obligativității titularului de licență de a solicita dreptul de a activa în condițiile regimului de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane, precum și cu politicile statului în domeniu.</p> <p>Nota informativă urmează să fie completată cu informații ample privind regimul actual de reglementare a transportului de colete și oportunitatea includerii acestei activități în traficul național prin prisma articolului 27 din Cod.</p> <table border="1" data-bbox="240 703 1466 1061"> <tr> <td data-bbox="240 703 815 1061"> <p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurența normelor de drept • Atribuții care admit derogări și interpretări abuzive • Atribuții excesive, improprii sau contrare statutului entității publice • Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative </td> <td data-bbox="815 703 1466 1061"> <p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu - depășire a atribuțiilor de serviciu • Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - influențare necorespunzătoare - trafic de influență </td> </tr> </table>	<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurența normelor de drept • Atribuții care admit derogări și interpretări abuzive • Atribuții excesive, improprii sau contrare statutului entității publice • Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu - depășire a atribuțiilor de serviciu • Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - influențare necorespunzătoare - trafic de influență
<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurența normelor de drept • Atribuții care admit derogări și interpretări abuzive • Atribuții excesive, improprii sau contrare statutului entității publice • Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu - depășire a atribuțiilor de serviciu • Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - influențare necorespunzătoare - trafic de influență 		
<p>2.</p>	<p>Articol unic</p> <p>Articol unic, alin.(4)</p> <p>Articolul 39 se modifică după cum urmează:</p> <p>La alineatul (1) sintagma „precum și în baza autorizațiilor eliberate de autoritățile competente ale statelor unde sînt situate capetele rutei și de autoritățile competente ale statelor tranzitate” – se exclude</p> <p>Obiecții:</p> <p>Norma alin.(1) din art.39 prevede că: „Transportul rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic internațional se efectuează de către operatorii de transport rutier autohtoni în baza autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional, eliberată de Agenție, împreună cu graficele de circulație, în baza deciziei organului central de specialitate, <u>precum și în baza autorizațiilor eliberate de autoritățile competente ale statelor unde sînt situate capetele rutei și de autoritățile competente ale statelor tranzitate</u>”.</p> <p>Propunerea autorului de a exclude din contextul normei sintagma enunțată mai sus nu este conformă alin.(15) din conținutul aceluiași articol care prevede că „după obținerea autorizațiilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional de la statul unde este situat celălalt cap de rută, precum și de la statele tranzitate, autorizațiile corespunzătoare vor fi eliberate operatorului de transport rutier și de către Agenție”.</p> <p>Astfel, se constată că, inițial, este obligatoriu obținerea autorizațiilor de transport rutier de la statul unde este situat celălalt capăt de rută și de la statele tranzitate.</p> <p>În aceste condiții se creează concurența normelor de drept. Totodată, în acest sens, nu sunt edificatoare argumentele autorului din nota informativă.</p> <p>Concurența normelor poate duce la aplicarea discreționară a acestora și alegerea, în dependență de</p>		

	<p>interese și scop, a normei convenabile, ceea ce va duce, în mod evident, la comiterea manifestărilor de corupție, în special la legalizarea acțiunilor de abuz de serviciu și depășirea atribuțiilor de serviciu.</p> <p>Totodată, norma va acorda dreptul discreționar Agenției de a elibera autorizații fără a solicita și recepționa autorizațiile eliberate de autoritățile competente ale statelor unde sînt situate capetele rutei și de autoritățile competente ale statelor tranzitate, cu riscul apariției manifestărilor de corupție, în special manifestate prin încurajarea sau facilitarea actelor de corupere pasivă, trafic de influență, conflict de interese și/sau favoritism.</p>		
	<p>Recomandarea:</p> <p>În scopul neprejudicierii interesului public general prin limitarea atribuțiilor autorităților competente ale statelor unde sînt situate capetele de rută și ale statelor tranzitate, precum și prin emiterea autorizației de către Agenție cu încălcarea normei alin.(15) din art.39, se propune rămînerea în vigoare a redacției actuale a normei.</p>		
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="252 621 823 948"> <p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurența normelor de drept • Atribuții excesive, improprii sau contrare statutului entității publice • Atribuții care admit derogări și interpretări abuzive • Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative </td> <td data-bbox="823 621 1477 948"> <p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu - depășire a atribuțiilor de serviciu • Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - influențare necorespunzătoare - trafic de influență - corupere pasivă - conflict de interese și/sau favoritism </td> </tr> </table>	<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurența normelor de drept • Atribuții excesive, improprii sau contrare statutului entității publice • Atribuții care admit derogări și interpretări abuzive • Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu - depășire a atribuțiilor de serviciu • Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - influențare necorespunzătoare - trafic de influență - corupere pasivă - conflict de interese și/sau favoritism
<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurența normelor de drept • Atribuții excesive, improprii sau contrare statutului entității publice • Atribuții care admit derogări și interpretări abuzive • Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu - depășire a atribuțiilor de serviciu • Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - influențare necorespunzătoare - trafic de influență - corupere pasivă - conflict de interese și/sau favoritism 		
<p>3.</p>	<p>Articol unic</p> <p>Articol unic, alin.(6)</p> <p>Articolul 39 se completează cu alineatul 10¹: „Organul central de specialitate, <u>la solicitarea operatorului de transport</u>, înaintează, în termen de 30 zile lucrătoare, autorităților competente ale statelor pe al căror teritoriu sînt îmbarcate și/sau debarcate persoanele ori care sînt tranzitate decizia privind <u>prelungirea cursei existente</u> și copiile documentelor relevante, în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte”.</p> <p>Obiecții:</p> <p>Se consideră că norma propusă nu este în concordanță cu prevederile alin.(10) al art.39 din Cod care prevede că „organul central de specialitate înaintează, în termen de 7 zile lucrătoare, autorităților competente ale statelor pe al cărui teritoriu sînt îmbarcate și/sau debarcate persoanele ori care sînt tranzitate fără îmbarcarea și debarcarea persoanelor decizia privind deschiderea cursei și copiile documentelor relevante, în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte”. Or, decizia de prelungire a cursei poate fi interpretată ca fiind parte componentă a deciziei de deschidere a cursei.</p> <p>Odată ce organul central de specialitate are obligația de a înainta decizia privind deschiderea cursei în condițiile alin.(10) al art.39 din Cod, se consideră imperios necesar ca organul central de specialitate să fie obligat să informeze părțile și în legătură cu decizia privind prelungirea cursei existente și, totodată, să prezinte copiile documentelor relevante. Or, utilizarea sintagmei „la solicitarea operatorului de transport” acordă normei un caracter permisiv, excluzîndu-se caracterul imperativ al acesteia, iar organul central de specialitate va fi condiționat de „solicitarea operatorului de transport”.</p> <p>În aceste condiții, sunt create condiții propice manifestărilor de corupție prin exercitarea discreționară a atribuției organului central de specialitate.</p> <p>Se consideră că sunt instituite unele drepturi confuze autorității centrale de specialitate în loc de obligații, ceea ce va duce, în principal, la legalizarea actelor de abuz de serviciu și depășire a atribuțiilor de serviciu.</p>		

	<p>Recomandarea: În vederea eliminării caracterului coruptibil al normei, sintagma „la solicitarea operatorului de transport” urmează să fie exclusă din normă.</p>	
	<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurența normelor de drept • Atribuții excesive, improprii sau contrare statutului entității publice • Atribuții care admit derogări și interpretări abuzive • Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu - depășire a atribuțiilor de serviciu • Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - influențare necorespunzătoare - trafic de influență - corupere pasivă - conflict de interese și/sau favoritism
<p>4.</p>	<p>Articol unic</p> <p>Articol unic, alin.(6) din proiect</p> <p>Articolul 39 se completează cu alineatul 10²:</p> <p><u>„Cererile de prelungire a autorizațiilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional vor fi soluționate de către organul central de specialitate la depunerea de către operatorul de transport rutier a documentelor relevante înainte cu cel puțin 45 zile de la expirarea termenului autorizației valabile”.</u></p> <p>Obiecții:</p> <p>Norma propusă reglementează procedura de prelungire a autorizațiilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional.</p> <p>Se constată în mod discreționar acordarea dreptului organului central de specialitate, care potrivit Codului (art.6 alin.(4)) este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, de a soluționa cererile de prelungire a autorizațiilor. Articolul 6 din Legea nr.160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător conține norme privind prelungirea valabilității actului permisiv, or, autorizația de transport rutier reprezintă un act permisiv eliberat de Agenția Națională Transport Auto. Respectiv, solicitantul depune la autoritatea competentă demersul de prelungire cu achitarea taxelor de rigoare în conformitate cu alin.(4) al art.6 din Legea sus-menționată.</p> <p>Mai mult decât atât, norma conține și element de confuzie și contradicție cu art.39 alin.(1) din Cod care prevede că „transportul rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic internațional se efectuează de către operatorii de transport rutier autohtoni în baza autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional, eliberată de Agenție (...)”</p> <p>Potrivit normei însă, dreptul de prelungire a autorizației de export este acordat organului central de specialitate și nu Agenției Naționale Transport Auto, instituind astfel atribuții paralele între autoritățile prenotate care vor genera atribuții excesive, improprii sau contrare statutului entității și care vor admite derogări și interpretări abuzive ceea ce va duce la legalizarea acțiunilor coruptibile de abuz de serviciu și depășire a atribuțiilor de serviciu. La fel, concurența normei de drept va permite încurajarea sau facilitarea manifestărilor de corupție.</p>	
	<p>Recomandarea: Se propune ca sintagma „organul central de specialitate” să fie substituit cu termenul „Agenție”.</p>	
	<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concurența normelor de drept • Atribuții paralele • Atribuții excesive, improprii sau contrare statutului entității publice • Atribuții care admit derogări și 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu - depășire a atribuțiilor de serviciu • Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - influențare necorespunzătoare

	interpretări abuzive • Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative	- trafic de influență - corupere pasivă - conflict de interese și/sau favoritism				
5.	<p>Articol unic</p> <p>Articol unic, alin.(7) din proiect</p> <p>Articolul 63 la alineatul (3) după sintagma „utilizarea vehiculelor rutiere reutilate” se completează cu sintagma „cu excepția montării instalațiilor de alimentare pe bază de gaz, destinat să fie utilizat drept carburant sau combustibil”.</p> <p>Obiecții:</p> <p>Articolul 63 alin.(1) în redacția actuală prevede că „la efectuarea transportului rutier contra cost de persoane se interzice utilizarea vehiculelor rutiere reutilate”.</p> <p>Prin norma propusă de autor, de fapt, se va permite utilizarea tuturor vehiculelor pentru transport de persoane reutilate prin montarea instalațiilor de alimentare pe bază de gaz, destinat să fie utilizat drept carburant sau combustibil, cu toate că autorul, în nota informativă, face referire doar la vehiculele în regim de taxi, or, potrivit art.63 „transportul rutier contra cost de persoane se poate realiza prin servicii regulate, regulate speciale și ocazionale numai cu autobuze/autocare, clasificate pe categorii de confort, și prin servicii în regim de taxi – numai cu autoturisme”.</p> <p>În redacția propusă există riscul prejudicierii interesului public general și promovarea unor interese contrar interesului public.</p> <p>Recomandarea:</p> <p>Propunerea autorului urmează să se bazeze pe dovezi privind oportunitatea și beneficiul adus populației prin implementarea normei, nota informativă în acest sens urmînd a fi completată cu impactul real al normei, finalitățile urmărite în vederea eliminării riscului prejudicierii interesului public general.</p> <table border="1"> <tr> <td>Factori de risc:</td> <td>Riscuri de corupție:</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Prejudicierea intereselor contrar interesului public • Promovarea intereselor contrar interesului public </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Generale </td> </tr> </table>		Factori de risc:	Riscuri de corupție:	<ul style="list-style-type: none"> • Prejudicierea intereselor contrar interesului public • Promovarea intereselor contrar interesului public 	<ul style="list-style-type: none"> • Generale
Factori de risc:	Riscuri de corupție:					
<ul style="list-style-type: none"> • Prejudicierea intereselor contrar interesului public • Promovarea intereselor contrar interesului public 	<ul style="list-style-type: none"> • Generale 					

IV. Concluzia expertizei

Autorul proiectului propune „sustinerea proiectului cu scopul îmbunătățirii situației în domeniul transporturilor rutiere”.

Se consideră necesar examinarea suplimentară a notei informative cu completarea acesteia a elementelor principale din proiect, scopul normelor prin analiza detaliată a impactului acestora și finalitățile/impactul urmărit la implementarea prevederilor. Nota informativă nu conține o detaliere exhaustivă a impactului normelor din proiect.

Totodată, proiectul conține norme cu un potențial coruptibil, iar la aplicare există riscul prejudicierii interesului public prin comiterea manifestărilor de corupție. Normele urmează să fie analizate și eliminate riscurile de corupție identificate.

22 iunie 2017

Expert al Direcției legislație și expertiză anticorupție:
Vadim Curmei, șef secție

